

Industrie- und Logistikimmobilien
im Großraum Stuttgart



Vorwort Bankhaus Ellwanger & Geiger	01
Vorwort IHK Region Stuttgart	
Vorwort Fachhochschule Biberach	02
Der Wirtschaftsstandort Raum Stuttgart	03
- Einführung Industrie	05
- Einführung Logistik	06
Mietpreise Produktionsflächen	08
Mietpreise Logistikflächen	09
Bodenpreise Industrie und Logistik	11
Die Expansion der Industrie	12
Die Expansion der Logistik	13
Standortanforderungsprofile	15
Abwanderung und Flächenabgabe Industrie und Logistik	17
Besitzverhältnisse und Ansässigkeiten	18
Flächennutzung in Industrie und Logistik	20
Das Planungsrecht	22
Entwicklungen und Trends – Industrie	23
Entwicklungen und Trends – Logistik	24
Ausblick	26
Unsere Leistungen	29



Mit der EU-Osterweiterung am 1. Mai diesen Jahres hat für die Region Stuttgart und ihre ortsansässigen Industrie- und Logistikunternehmen ein Strukturwandel eingesetzt. Deutschland ist durch die Ausdehnung der EU-Grenzen gen Osten der neue geografische Mittelpunkt der Europäischen Union. Insbesondere im Bezug auf die wachsende Logistikbranche gewinnt der Standort Deutschland und damit auch die Region Stuttgart weiter an Attraktivität. Ausgezeichnete Infrastruktur und optimale Verkehrsanbindungen kennzeichnen den Industrie- und Logistikstandort Stuttgart. Hinzu kommt die unternehmerfreundliche Politik des Landes Baden-Württemberg und der Region Stuttgart. Doch die globale Vernetzung und der stetig wachsende Binnenmarkt der EU stellen auch Anforderungen an die regionale

Standortpolitik. Flexibilität, Aufgeschlossenheit und Weitsicht sind notwendig, um die Region und ihre Unternehmen auf den globalen Märkten wettbewerbsfähig zu halten und das Wachstum im Herzen Baden-Württembergs für die Zukunft zu sichern und auszubauen. Stuttgart und Umgebung konkurrieren nicht mehr nur auf regionaler und nationaler Ebene um die Gunst der Unternehmen, sondern auch im internationalen Standortwettbewerb. Natürlich spiegelt auch der Markt für Industrie- und Logistikflächen diese Entwicklung wider. Unsere Publikation soll Sie über aktuelle Trends und Potenziale des gewerblichen Immobiliensektors im Segment der Industrie- und Logistikflächen informieren. Profitieren Sie von unserer langjährigen Erfahrung auf diesem Gebiet und vom Know-

how unserer Spezialisten, die sich auf ein Gespräch mit Ihnen freuen. Wir bedanken uns bei Herrn Prof. Eckhard Klett von der Fachhochschule Biberach für seine Unterstützung bei der Erstellung dieser Broschüre, die im Rahmen zweier Diplomarbeiten entstand.

Im September 2004

Die persönlich
haftenden Gesellschafter

Dr. Volker Gerstenmaier

Dr. Friedrich W. Hofmann

Mario Caroli

GANZ PRIVAT UND SEHR PERSÖNLICH

**BANKHAUS
ELLWANGER
& GEIGER**



Das Kompetenzmedium „Industrie- und Logistikimmobilien im Großraum Stuttgart“ belegt eindrucksvoll, welche herausragende Position der Wirtschaftsstandort Region Stuttgart in Europa einnimmt. Wesentlicher Faktor dafür sind Industrie- und Logistikunternehmen sowie andere industriennahe Dienstleister. Sie schaffen Arbeitsplätze und Wohlstand in dieser Region. Damit die Industrie und ihre Dienstleister auch in Zukunft erfolgreich sein können, brauchen sie bessere räumliche Entwicklungschancen als bisher. Dabei geht es nicht um immensen Flächenverbrauch. Nur knapp über 20 % der hier ansässigen Unternehmen des produzierenden Gewerbes und etwas mehr als ein Drittel der

Logistikunternehmen haben in den nächsten Jahren Erweiterungsabsichten, so die Ergebnisse einer IHK-Umfrage. Die Mehrzahl dieser Unternehmen verfügt aber über keine eigenen Erweiterungsflächen und ist deshalb auf Zukauf angewiesen. Doch gerade Logistikdienstleister finden nur schwer Flächen in der benötigten Größe und zu akzeptablen Preisen und erhalten bei der Suche oft keine Unterstützung bei ihren Kommunen. Doch solche Vorbehalte gegen wenig arbeitsplatzintensive Betriebe mit hohem Flächenbedarf verkennen die Innovationen und Bedeutung dieser Branche für die Gesamtwirtschaft. Moderne Logistikdienstleistungsunternehmen bieten heute mit Ersatzteil- und Messeservice, C-Teile-Management, Einrichtung von Call-Centern oder Übernahme von

ganzen Montageprozessen wichtige Aufgaben im Produktions- und Vertriebsprozess. Die Industrie braucht ihre Logistikdienstleistungspartner. Zur Sicherung des Wirtschaftsstandorts ist es deshalb unerlässlich, den Logistikern bessere Chancen bei der Standortsuche einzuräumen. Dies kann aber nur gelingen, wenn sich die Standortpolitik der Kommunen im Sinne der Wirtschaft ändert.

Bernd Engelhardt
Stellvertretender Hauptgeschäftsführer der IHK



FACHHOCHSCHULE BIBERACH
BIBERACH UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

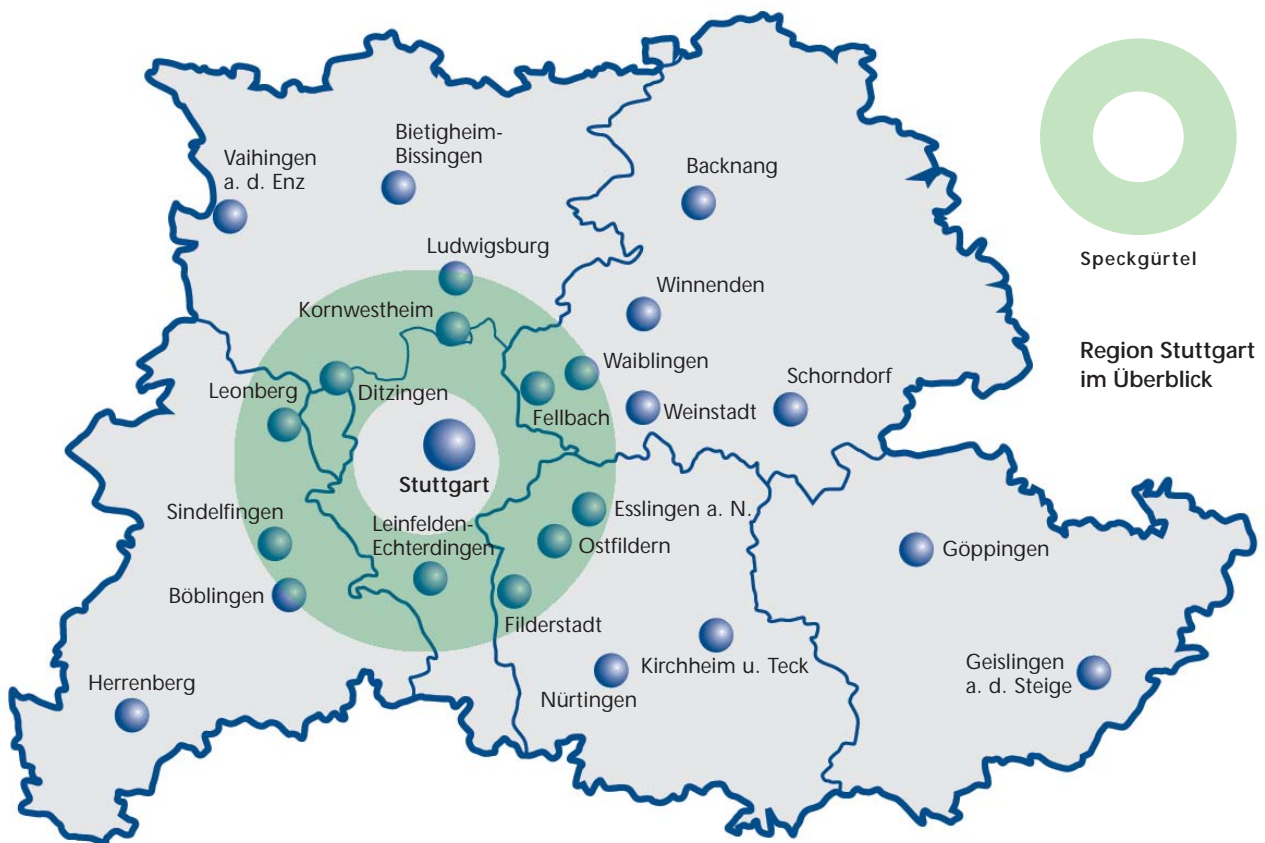
Wirtschaft und Hochschule müssen heute mehr denn je zusammenarbeiten, nach innen und außen offen kommunizieren, erfolgreiche Netzwerke für die Herausforderungen auf den nationalen und internationalen Märkten knüpfen. In den Bereichen Ausbildung, Weiterbildung und Forschung arbeiten das Bankhaus Ellwanger & Geiger und die Fachhochschule Biberach erfolgreich zusammen. Auf Anregung von Herrn Mario Caroli (persönlich haftender Gesellschafter,

Bankhaus Ellwanger & Geiger) entstanden im Studiengang Betriebswirtschaft (Bau und Immobilien) zwei Diplomarbeiten, die Theorie und Praxis kompetent und aussagefähig miteinander verknüpfen. Die Diplomarbeiten von Simone Gutermann (Industrieimmobilien in der Wirtschaftsregion Stuttgart) und Lars Becker (Logistik-Immobilien) zeigen im Wesentlichen die aktuelle Situation auf den untersuchten Märkten mit ihren jeweiligen Entwicklungspoten-

zialen auf. Methodisch fundiert, exakt und fleißig recherchiert, mit klar gewonnenen Handlungsempfehlungen für die Zukunft, so sind die vorliegenden Marktberichte einzustufen.

Prof. Eckhard Klett
FH Biberach





Der Wirtschaftsstandort Raum Stuttgart

Die Region Stuttgart, das Zentrum Baden-Württembergs, stellt den wirtschaftlichen und politischen Kern des Landes dar. Sie erbringt rund ein Drittel der Wirtschaftskraft Baden-Württembergs und anders als in vielen Gebieten der Bundesrepublik trägt hier auch heute noch das verarbeitende Gewerbe einen Großteil zu dieser Stärke bei. Von den 50 größten Industrieunternehmen des Landes hat jedes dritte seinen Sitz in der Region Stuttgart. Die Region umfasst neben der Landeshauptstadt Stuttgart die fünf umliegenden Landkreise Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigs-

burg und Rems-Murr mit insgesamt 179 Städten und Gemeinden. Die wichtigsten wirtschaftlichen Zentren befinden sich außer in der Stadt Stuttgart selbst im so genannten „Speckgürtel“ und entlang der Hauptverkehrsachsen A8 und A81. Diese gehören zu den europaweit wichtigsten Nord-Süd- beziehungsweise Ost-West-Trassen. Durch die hervorragende Infrastruktur und ihre zentrale Rolle in Europa nimmt die Region vor allem für die Logistik einen hohen Stellenwert ein. Durch den steigenden und sich ständig ändernden Umfang ihrer Tätigkeiten und die wachsende globale

Vernetzung befinden sich die Logistiker in einem Transformationsprozess, der sich gravierend auf deren Standortwahl auswirkt. Deshalb sollten in der Region Stuttgart die Notwendigkeiten erkannt und Maßnahmen ergriffen werden, um auf diese Neuerungen vorbereitet zu sein. Es gilt die Potenziale auszuschöpfen, die momentan in diesem Wandel stecken und geeignete Rahmenbedingungen bereitzustellen. Dieser Bericht soll über die aktuelle Marktsituation in der Region Stuttgart informieren und Hinweise auf zukünftige Entwicklungen geben.

Der Großraum Stuttgart ist als Wirtschaftsstandort sowohl für die Industrie als auch für die Logistik von großer Bedeutung. Um Entscheidungen rund um den Standort und die dazugehörige Immobilie zu erleichtern, sind Marktinformationen notwendig, denn die für Industrie und Logistik benötigten Spezialimmobilien unterscheiden sich gravierend hinsichtlich ihrer spezifischen Anforderungen an Lage, Ausstattung, Größe und Nutzungsmöglichkeiten von anderen Gebäuden.



Es handelt sich um Maßimmobilien, deren endgültige bauliche Lösung sehr stark vom Leistungsbild und den Zielen des jeweiligen Nutzers abhängt. Da es hierbei zu erheblichen Abweichungen zwischen verschiedenen Tätigkeitsfeldern kommen kann, stellt sich die Problematik der Zweitverwendbarkeit (innerhalb einer Branche) beziehungsweise Drittverwendbarkeit (branchenübergreifend) der Immobilie. Welche Standards können etabliert werden, um diese Verwendungsfähigkeit zu steigern und um gegebenenfalls umfangreiche Umbauarbeiten zu minimieren?

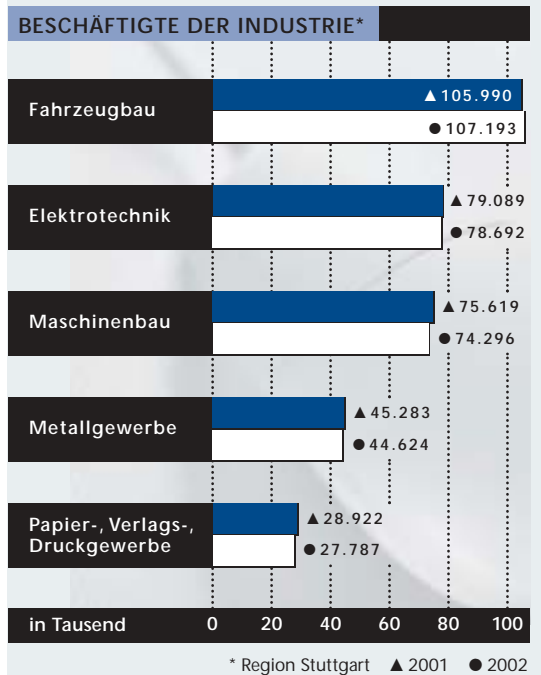
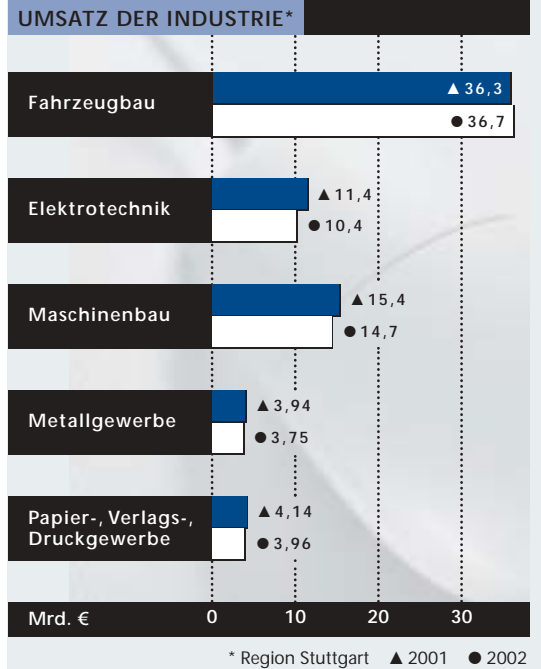
Im Gegensatz zu Büro- und Einzelhandelsimmobilien sind hier oft nur spärliche Informationen vorhanden. Daher soll dieser Bericht die aktuelle Situation des Industrie- und Logistikimmobilienmarktes veranschaulichen und zukünftige Entwicklungen aufzeigen. Die Basis des vorliegenden Marktberichts besteht aus einer Untersuchung des regionalen Industrie- und Logistikimmobilienmarktes. Die Untersuchung basiert auf intensiven Recherchen und vielen persönlichen Gesprächen mit Vertretern aus Industrie, Logistikunternehmen, Verbänden und Gemeinden.

Einführung Industrie

Dominierende Branchen der Industrie in der Region Stuttgart sind nach Umsatz und Beschäftigung der Fahrzeugbau, die Elektrotechnik, der Maschinenbau, das Metallgewerbe sowie das Papier-, Verlags- und Druckgewerbe. Viele dieser Unternehmen mussten trotz ihrer Stärke in der Region in den letzten Jahren Umsatzeinbußen hinnehmen, die sich selbstverständlich auch auf die Beschäftigungssituation ausgewirkt haben. Im Jahr 2002 hat eine rückläufige Entwicklung in nahezu allen Bereichen der Industrie stattgefunden. Im Vorjahresvergleich zeichneten sich Verluste ab, die aber meist noch unter der Fünf-Prozent-Grenze lagen.

Eine Ausnahme bildet der Bereich um die Elektrotechnik, der Umsatzeinbußen von 9 % hinnehmen musste. Die durchgeführte Unternehmensbefragung bestätigt aber eine Verstärkung der Negativentwicklung, die schon im Jahr 2002 ansatzweise festzustellen war. Die nachlassende Wettbewerbsfähigkeit des Produktionsstandortes Deutschland und die anhaltende Konjunkturschwäche sind Gründe für diese Entwicklung. Viele Unternehmen halten sich zukünftig mit Investitionen in Deutschland zurück und investieren dafür in den sogenannten Billiglohnländern, wie sie in Osteuropa oder in Asien, vorzugsweise China, vorzufinden sind. Während auf der einen Seite deutsche Standorte erhalten bleiben, dafür aber Erweiterungsinvestitionen zurückgehen werden, wird es auf der anderen Seite zu Produktionsverlagerungen ins Ausland kommen, was die Auflösung ganzer Standorte mit sich bringen kann. Dies wiederum kann Auswirkungen auf den Immobilienmarkt im produzierenden Sektor haben.

Quelle: Bankhaus Ellwanger & Geiger KG ©, Stand: April 2004



Einführung Logistik

Die Welt rückt zusammen. Durch die globale Vernetzung, die sicher im Zuge einer verstärkten Visualisierung im IT-Bereich stattfindet, sagt man dem Logistikmarkt ein starkes und stetiges Wachstum voraus.

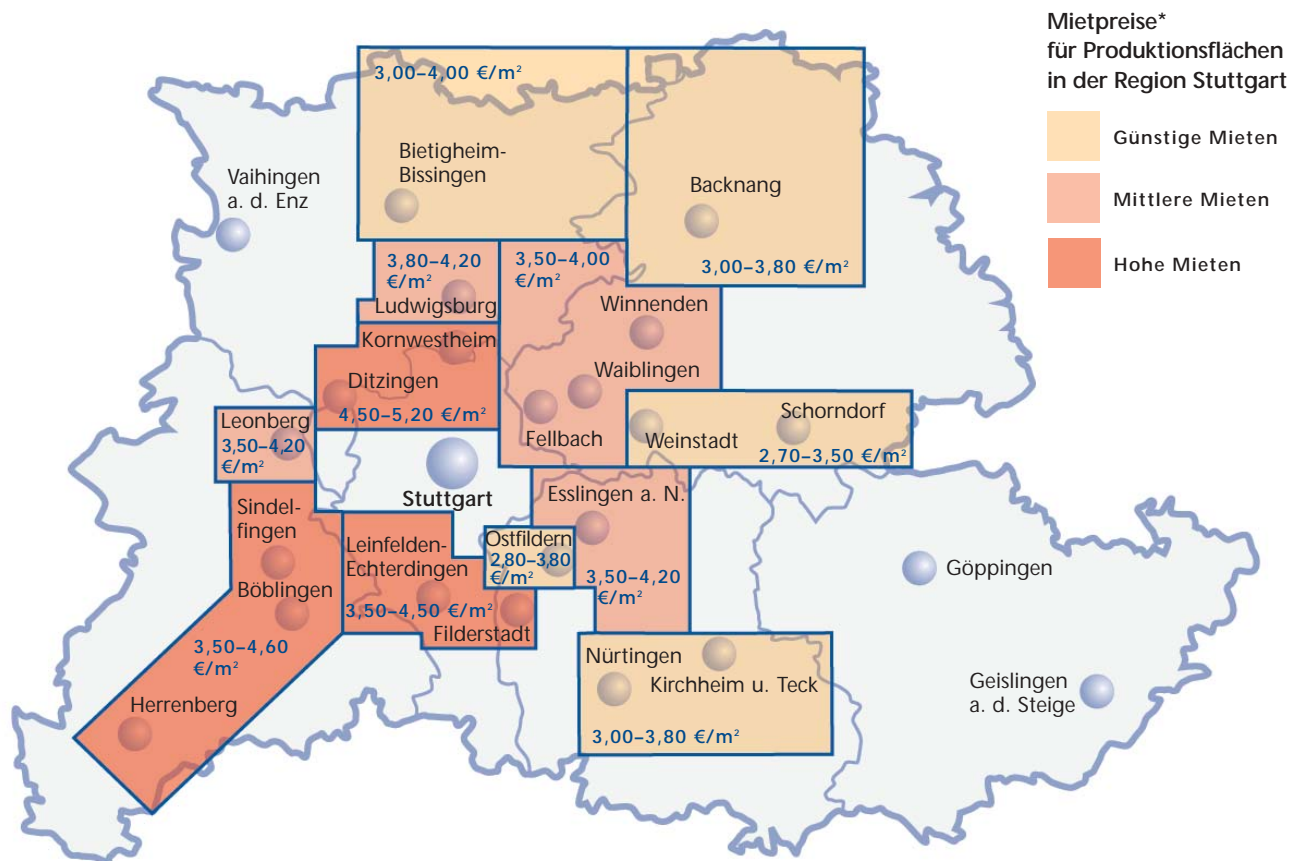
Logistik ist im täglichen Leben allgegenwärtig. Sie betrifft nicht nur die Zustellung eines Pakets durch einen Expressdienst. Sie ist für eine Vielzahl von Stationen zuständig, bis ein Produkt beim Kunden ist. Sei es nun die zeitnahe Bereitstellung von Komponenten für die Fertigung oder die Zwischenlagerung von Gütern; alles muss durch eine Logistik unterstützt werden. Durch diese Querschnittsfunktion werden viele Bereiche wirtschaftlichen Handelns berührt und daher die Gewichtung der Logistik in einer Volkswirtschaft unterstrichen. In der amtlichen Statistik wird die Logistik nicht aufgeführt. Eine Schätzung aber ergibt 2,06 Mio. Beschäftigte mit logistikrelevanten Tätigkeiten in Deutschland. Diese Zahl wird von keiner anderen Branche übertroffen. Selbst im Fahrzeugbau sind es laut Statistischem Bundesamt nur 862.000 Beschäftigte bundesweit. Der Umsatzwert von geschätzten 150 Mrd. Euro entspricht dem Anteil der Logistikkosten an der Gesamtwirt-

schaft. In diesem Fall umfasst er alle Aktivitäten des Gütertransports, Umschlags, Kommissionierens und der Lagerhaltung in der Wirtschaft. Der Anteil am Bruttoinlandsprodukt (BIP) von 2.100 Mrd. Euro beträgt somit 7,2 %. Der Markt für Transport und logistische Dienstleistungen ist seit einigen Jahren einem rasanten Wandel unterzogen, besonders hinsichtlich seiner Angebots- und Nachfragesituation, der politischen Rahmenbedingungen und technischen Möglichkeiten. Allgemein gültige Aussagen über die zukünftige wirtschaftliche Entwicklung lassen sich schwer treffen. Durch eine Vielzahl von Kunden aus den verschiedensten Branchen und Tätigkeitsbereichen wird es unterschiedliche Entwicklungen geben. Der klassische Transportbereich, insbesondere das Stückgut- und Komplettladungsgeschäft, klagt über stets rückläufige Umsatzrenditen. Ursache ist ein harter Preiskampf um die Kunden. Margen von 1 % oder weniger sind keine Seltenheit mehr. Die Aufhebung des Kabotageverbots (Verbot des gewerblichen Güterkraftverkehrs innerhalb eines EU-Mitgliedsstaats durch ein Unternehmen mit Sitz in einem anderen EU-Mitgliedsstaat), die Öffnung der Grenzen sowie die Ökosteuer tragen ihren Anteil zu einer

weiterhin angespannten Situation bei. Die Deregulierung und Privatisierung ehemals öffentlicher Dienste im Kommunikations- und Verkehrssektor sorgt für neue Anbieter mit neuen Angeboten und weiterer Konkurrenz. Die Branche bewegt sich in zwei Richtungen: Konzentration einerseits und Differenzierung der Branchenstruktur andererseits. Sie befindet sich momentan in einem Konsolidierungsprozess, der von Wachstum, Fusionen und Übernahmen geprägt ist. In einem Punkt sind sich alle befragten Unternehmen einig: Logistik ist eine Wachstumsbranche mit erheblicher Dynamik und großen Potenzialen. Als Gründe für dieses Wachstum werden die Globalisierung, eine fortschreitende Arbeitsteilung in der Fertigung, eine Zunahme der Produktvielfalt und steigende Ansprüche an den Lieferservice genannt. Die Kennzeichen und Auswirkungen einer Globalisierung der Produktion und des Wirtschaftsbereichs sind wachsende Transportdistanzen und ein erhöhter Kommunikations- und Integrationsbedarf. Zusätzlich ist auch mit einer Steigerung der Wettbewerbsintensität zu rechnen. In der Beurteilung der Höhe oder des Aus-

maßes des Wachstums gehen allerdings die Meinungen auseinander. Es spielen momentan sehr viele Unsicherheitsfaktoren eine Rolle, die verlässliche Prognosen nur schwer zulassen. In erster Linie ist eine Abhängigkeit der Logistik von ihren Kunden zu nennen – also der Industrie und dem Handel. Die Schwäche der gesamtdeutschen Wirtschaft in den letzten Jahren hatte somit auch eine bremsende Wirkung auf den damit verbundenen deutschen Logistikmarkt.





* Durchschnittswerte

Quelle: Bankhaus Ellwanger & Geiger KG ©, Stand: April 2004

Mietpreise Produktionsflächen

Ein Großteil der Unternehmen aus dem Produktionsbereich befindet sich auf eigenen Flächen. Bei denjenigen Unternehmen, die auf angemieteten Flächen tätig sind, treten unternehmenseigene Besitzgesellschaften, Muttergesellschaften oder Familienangehörige der Gesellschafter als Vermieter auf. Die gezahlten Mieten sind deshalb nicht unbedingt marktkonform. Um trotzdem einen aktuellen Überblick über die momentane Situation am industriellen Mietflächenmarkt zu bekommen, wurden zusätzlich Zahlen aus unserem Mietvertragsarchiv herangezogen. Die gewerblichen Mieten für Produktionsflächen liegen in der Region Stuttgart

je nach vorhandenen Eigenschaften zwischen 2,70 €/m² und 5,20 €/m². Ob der Mietpreis an der oberen oder an der unteren Preisgrenze anzusetzen ist, hängt von unterschiedlichen Faktoren ab. Entscheidend ist unter anderem die Lage. Hohe Mieten für industrielle Flächen sind innerhalb der Region im Stuttgarter Norden, in Böblingen/Sindelfingen sowie in Leinfelden-Echterdingen und Filderstadt zu bezahlen. Mieten zwischen 3,50 €/m² und 4,50 €/m² sind hier keine Ausnahmen. Zudem ist die infrastrukturelle Anbindung sowie das Alter beziehungsweise der bauliche Zustand der Objekte von Bedeutung. Die oben gezeigten Mietspannen be-

ruhen auf Durchschnittswerten und gelten nur für Produktionsflächen. Büroflächen, die oftmals direkt an diese Flächen angegliedert sind und somit mitvermietet werden, sind getrennt anzusetzen. Hier liegen die Mietpreise zwischen 5,50 €/m² und 8,50 €/m², unabhängig von der geografischen Lage innerhalb der Region. Bei den dargestellten Mieten handelt es sich nur um Preise für Bestandsobjekte, Neubauprojekte werden teilweise teurer gehandelt.

Mietpreise Logistikflächen

Die Miete spielt bei den Standortentscheidungen der Logistikunternehmen eine immer größere Rolle. Dies ist in den hohen Kosten für den Grundstückskauf und die Neubauerstellung sowie einer unerwünschten langfristigen Bindung an einen Standort begründet. Üblicherweise wird der Mietzins je nach Nutzung unterschiedlich vergütet. Das bedeutet in der Regel, dass für Freiflächen (Park-, Verkehrsflächen etc.), Büroflächen und Lagerflächen unterschiedliche Sätze vereinbart werden. Die folgende Tabelle zeigt die durchschnittlichen Spannen der Mieten in €/m² für die Region Stuttgart.

Quelle: Bankhaus Ellwanger & Geiger KG ©, Stand: April 2004

MIETPREISE* FÜR LOGISTIKOBJEKTE			
	Lager	Büro	Freiflächen
Unterer Standard	3,50 bis 4,00	6,00 bis 6,50	0,50 bis 1,00
Mittlerer Standard	4,00 bis 5,00	6,50 bis 7,00	0,50 bis 1,00
Top-Objekte	5,00 bis 6,00	7,00 bis 8,00	0,50 bis 1,00

* Durchschnittswerte in €

Objekte mit unterem Standard zeichnen sich durch folgende Komponenten aus: Auffahrt der Autobahn ist mehr als 10 km entfernt, beengte Platzverhältnisse, keine Reserveflächen, stark eingeschränktes Baurecht, zu geringe lichte Höhe der Hallen, wenige Rampen etc.

Objekte mittleren Standards verfügen über: Autobahnauffahrt zwischen 5 und 10 km entfernt, baurechtliche Zuordnung GE, begrenzte Erweiterungsflächen etc.

Top-Objekte: unmittelbare Anbindung an die Autobahn, baurechtliche Zuordnung GI, kurzfristig verfügbare Reserveflächen, große Anzahl von Rampen etc.

Die Höhe der Mieten regelt sich durch die Ausstattung, das Alter der Immobilie, die Lage und die Dauer der Mietverträge. Die durchschnittliche Mietlaufzeit der befragten Unternehmen beträgt 9 Jahre und ist, zumindest nach den Vorstellungen der Mieter aus der Logistikbranche, zu lang. Die Unternehmen befinden sich momentan auf einer Gratwanderung. Es ist deren dringlicher Wunsch, die Laufzeiten der Mietverträge an die Laufzeiten der Verträge mit ihren Kunden und somit an die vorhersehbare Nutzung der Flächen anzugleichen. Dies soll das Risiko eines Leerstands der Gebäude bei Beendigung eines Logistik-Kontrakts mindern. Sollte eine anderweitige Nutzung durch den Mieter oder eine Untervermietung des Objekts nicht zu realisieren sein, entstehen erhebliche Kosten für den Leerstand.

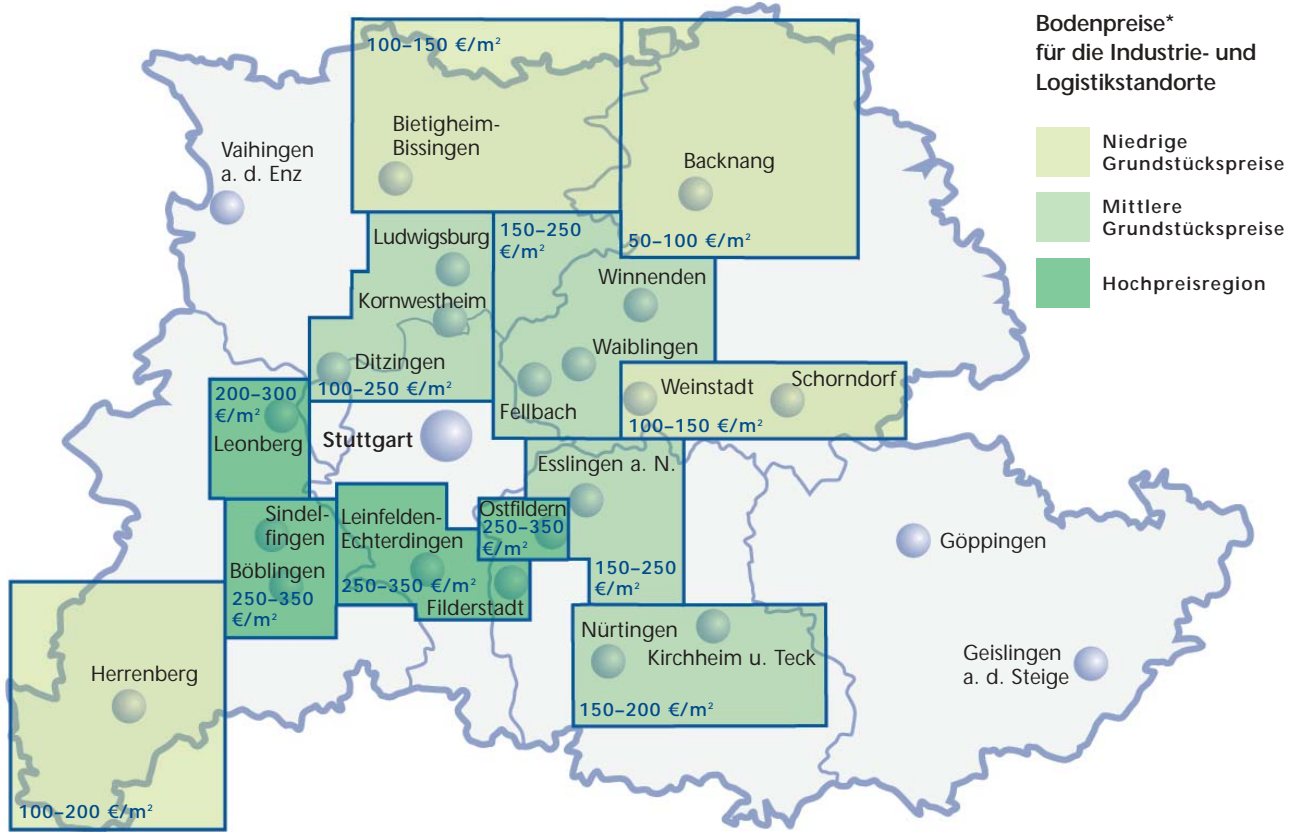


Die Laufzeiten der Kontraktlogistik betragen momentan 1–5 Jahre mit sich verkürzender Tendenz. Somit ist Flexibilität und schnelles Agieren der Logistiker gefragt. Die Investoren erkennen dagegen das potenzielle Risiko einer Zweit- und Drittverwendung der Spezialimmobilie und reagieren darauf mit Mietvertragslaufzeiten von mindestens zehn Jahren, um eine Absicherung ihrer Investition zu erzielen. Der Vorteil einer Anmietung eines durch einen Investor finanzierten Neubaus ist die Einbringung der eigenen Vorstellungen und Bedürfnisse in die bauliche Gestaltung. Demgegenüber stehen teils höhere Mieten und die bereits angesprochenen längeren Laufzeiten. Bei einer Anmietung von Bestandsimmobilien sind kürzere Laufzeiten eher durchsetzbar. Allerdings sind dann entweder bauliche Kompromisse einzugehen oder kostspielige Umbaumaßnahmen durchzuführen. Eine Lösung für diese teils gegensätzlichen Interessen bieten großflächige Logistikparks. Den Investoren bieten sie den Vorteil einer langjährigen Bindung in verhältnismäßig großen Objekten. Die Flächen sind an mehrere Unternehmen vermietet. Dies minimiert das Risiko von hohen Leerständen bei Auszug eines oder mehrerer Mieter. Durch die Freisetzung vorhandener Synergien wird die

Attraktivität des gesamten Logistikparks nachhaltig gesteigert und die leer stehenden Flächen sind schneller zu vermieten. Bei einer hohen Fluktuation der Mieter und gleichzeitiger Sicherstellung von geringen Leerständen sind kürzere Laufzeiten der Mietverträge zu realisieren. Diese Vorgehensweise wird Logistikfirmen die dringend benötigte Flexibilität ermöglichen. Die bisher übliche Mietlaufzeit von 10 Jahren wird sich zugunsten der Mieter verkürzen müssen. In nahezu allen Mietverträgen ist eine Option auf Verlängerung des Vertrags für eine festgelegte Zeit enthalten. Die Kündigungsfristen betragen in der Regel 6–12 Monate.

Industrieflächen

Hauptsächlich im Mittelstand ist der Wunsch nach Eigentum sehr stark. Bei absehbar langfristiger Nutzung von mindestens 10–15 Jahren besteht eine starke Tendenz zum Kauf, auch wenn die finanzielle Realisierbarkeit oft dagegenspricht. Großunternehmen hingegen tendieren immer stärker zu einer Anmietung ihrer Liegenschaften. Durch eine weltweite Ausdehnung und Verflechtung ihrer Netze ist eine Bindung des Kapitals durch Eigentum nur bedingt zu realisieren.



* Durchschnittswerte

Quelle: Bankhaus Ellwanger & Geiger KG ©, Stand: April 2004

Bodenpreise Industrie und Logistik

Die für die Region Stuttgart ermittelten Bodenpreise für Industrie- und Logistikstandorte wurden aus Informationen der Wirtschaftsförderer und Gutachterausschüsse der Städte und Gemeinden erhoben. Bei diesen Werten handelt es sich um Preise für Grundstücke, die auf eine ausschließlich industrielle oder logistische Nutzung abzielen. Für Gewerbegrundstücke für Bürostandorte müssen wesentlich höhere Preise angesetzt werden. Zudem geben die genannten Werte eine durchschnittliche Spanne an. In Einzelfällen liegen die Bodenpreise auch außerhalb dieser Spanne. Die Region Stuttgart bewegt sich hinsichtlich ihrer Bodenrichtwerte von durchschnittlich 150 bis 250 €/m²

für erschlossene Gewerbe- und Industrieflächen im bundesdeutschen Vergleich auf sehr hohem Niveau. Sie wird in diesem Fall nur noch von der Metropole München übertroffen. Im Vergleich dazu beträgt die Preisspanne in Berlin für entsprechende Grundstücke 80 bis 160 €/m². So ist ein klares Süd-Nord-Gefälle der Bodenpreise in Deutschland festzustellen. In Norddeutschland sind die Bodenpreise deutlich niedriger als im Süden. Ähnlich verhält es sich in der Region Stuttgart selbst. Auch hier sind im Süden höhere Werte anzusetzen als im Norden. Der Stuttgarter Süden mit den Gemeinden Leinfelden-Echterdingen und Filderstadt zählt mit Grundstückspreisen zwischen 250 €/m² und

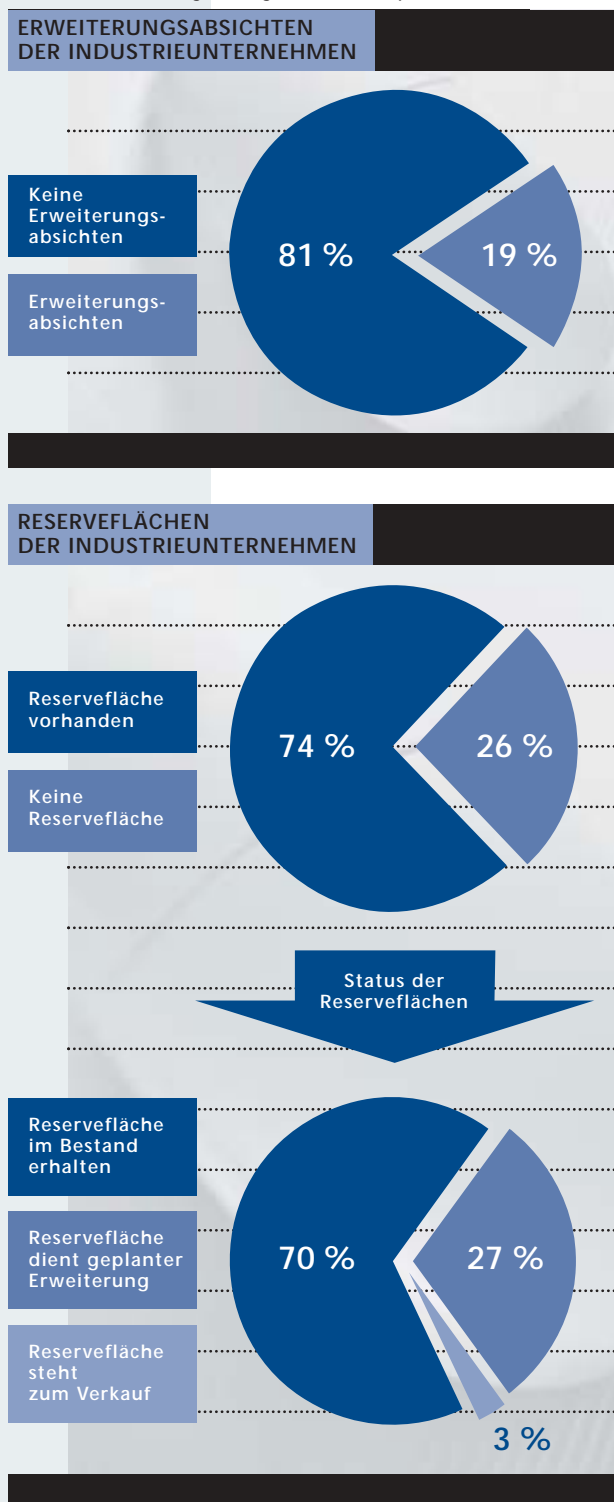
350 €/m² neben Ostfildern, Böblingen/Sindelfingen und dem Gebiet um das Leonberger Autobahnkreuz zu den Hochpreisregionen. Günstigere Flächen, wie sie in Backnang oder Herrenberg zu finden sind, führen dazu, dass die Preisspanne innerhalb der Region Stuttgart sehr groß ist. Sie reicht von 50 €/m² bis über 350 €/m², je nach Lage des Grundstücks. Es ist dabei nicht nur ein Zentrum-Peripherie-Gefälle festzustellen. Ausschlaggebend sind außerdem infrastrukturelle Gegebenheiten wie die Anbindung an die Autobahnen A8 und A81 oder die Nähe zum Flughafen. Auch bauliche beziehungsweise nutzungsrechtliche Besonderheiten des Mikrostandorts können von Bedeutung sein.

Die Expansion der Industrie

Die Industrie verhält sich derzeit bei der Frage nach Standorterweiterungen in der Region Stuttgart sehr zurückhaltend. Nicht einmal ein Vier-

tel der befragten Unternehmen beabsichtigt derzeit ihren Betrieb zu vergrößern. Während so an den deutschen Standorten lediglich Immobilienbestände erhalten werden, fließen große Investitionen zum Auf- beziehungsweise Ausbau von Betriebsstätten ins Ausland. Die ungünstigen generellen Rahmenbedingungen des Wirtschaftsstandortes Deutschland tragen ebenfalls ihren Anteil bei. Diejenigen Unternehmen, die sich trotzdem für einen Ausbau des deutschen Standortes entschieden haben, tun dies größtenteils auf eigenen Flächen. Ein Ankauf oder eine Anmietung zusätzlicher Flächen ist meist nicht notwendig. Die Befragung hat außerdem gezeigt, dass 74 % der Unternehmen Reserveflächen besitzen, die für Erweiterungen zur Verfügung stehen. Allerdings beabsichtigen lediglich 27 % davon, diese Flächen als Expansionsmöglichkeiten zu nutzen. Ein Großteil der Reserveflächen wird ungenutzt im Bestand gehalten – trotz der damit verbundenen Kapitalkosten. Die Unternehmen trennen sich nicht davon, weil unter anderem das Risiko, bei tatsächlich auftretendem Flächenbedarf kein benachbartes oder in der Nähe liegendes Grundstück mehr zu finden, zu hoch ist.

Quelle: Bankhaus Ellwanger & Geiger KG ©, Stand: April 2004



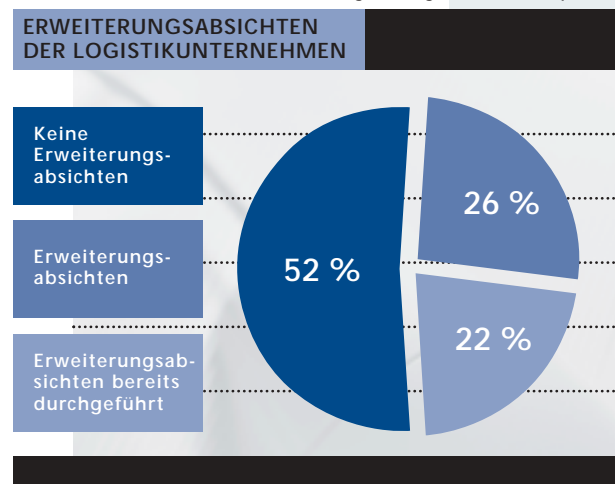
Die Expansion der Logistik

Ungefähr jedes vierte Unternehmen spricht sich für eine notwendige Erweiterung seines Standorts aus. Ausschlaggebend für eine Erweiterung sind beengte Platzverhältnisse, Zusammenführung mehrerer Lager oder weiterhin steigender Lagerbedarf. Ein knappes Viertel der befragten Unternehmen hat diese Erweiterung in den letzten 5 Jahren bereits vollzogen. Die verbleibenden 52 % der Unternehmen haben momentan kein Interesse an einer Erweiterung.

Mit einer Erweiterung der Betriebsflächen ist gegebenenfalls ein Umzug innerhalb der Region verbunden. In diesen Fällen sind in unmittelbarer Umgebung in der Regel keine verfügbaren Flächen vorhanden. Den Standort in der Region aufzugeben und sich in anderen Teilen Deutschlands niederzulassen kommt jedoch für keinen der befragten Unternehmer in Frage. Die Verfügbarkeit von Erweiterungsflächen bietet die Möglichkeit, neu akquirierte Aufträge kurzfristig ausführen zu können oder flexibel auf Veränderungen der betrieblichen Strukturen zu reagieren. Es steht ein gewisser räumlicher Puffer zur Verfügung, der einen zwingenden Auszug und eine anschließende Umsiedlung verhindert oder in die Zukunft verlagert. Logistiker haben einen über-

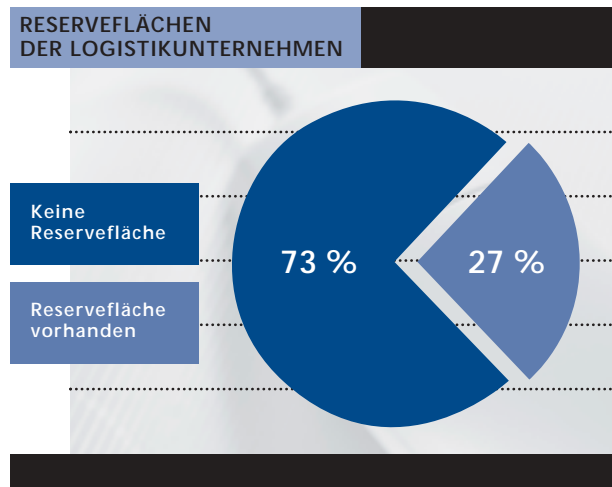
durchschnittlich hohen Flächenbedarf. Die Möglichkeit, sich dreidimensional zu erweitern, also in die Höhe zu bauen, ist durch die jeweilige Tätigkeit nur bedingt und nur bei der entsprechenden Nutzung von Hochregalen durchführbar. Hierbei sind wiederum erhöhte Kosten für technische Ausstattung zu erwarten.

Quelle: Bankhaus Ellwanger & Geiger KG ©, Stand: April 2004



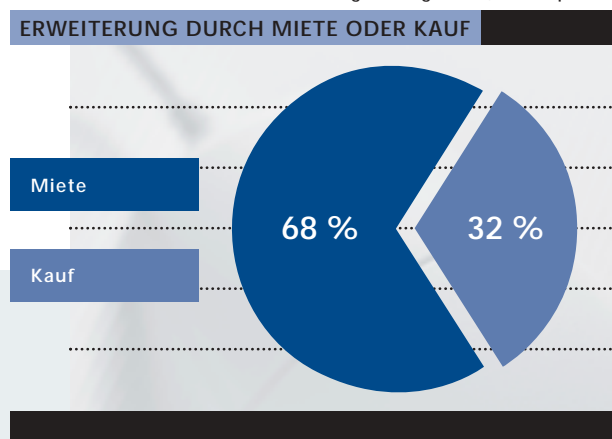
Des Weiteren entfällt ein Großteil des Grundstücks auf Verkehrs- und Freiflächen, Abstell-/Andienflächen. Somit ist man auf großflächige Grundstücke angewiesen. Grundsätzlich liegt es in der Natur der Unternehmen, den aktuellen Standort zu erhalten, da eine Umsiedlung mit erheblichen Kosten verbunden ist. Sollten allerdings keine Erweiterungsflächen zur Verfügung stehen und sich trotz Umzugskosten Einsparpotenziale an einem anderen Standort ergeben, bleibt nur noch diese Lösung.

Quelle: Bankhaus Ellwanger & Geiger KG ©, Stand: April 2004



Im Hinblick auf die aktuelle Situation verfügt ein großer Teil nicht über diese Möglichkeit, denn 73 % haben keine Erweiterungsflächen. Einige Unternehmen können, allerdings nur begrenzt, über Änderungen des innerbetrieblichen Ablaufs Flächeneinsparungen vornehmen.

Quelle: Bankhaus Ellwanger & Geiger KG ©, Stand: April 2004



Die Bereitstellung schnell verfügbarer Lagerflächen wird zu einem Verkaufsargument für Unternehmen, die sich dadurch ihren Kunden gegenüber einen Wettbewerbsvorteil versprechen. Benötigt werden hierzu

vor allem großflächige, baureife und kurzfristig verfügbare Grundstücke ab ca. 5.000 m². Solche Angebote sind in der Region allerdings verschwindend gering. Auffallend ist, dass im Falle einer geplanten Erweiterung die Miete dem Kauf vorgezogen wird. Die Möglichkeiten einer Eigen- oder Fremdfinanzierung von Logistikfirmen für ihre Liegenschaften schwinden durch die Rating-Verfahren von Basel II zunehmend und dadurch steigt die Bereitschaft einer Anmietung in einem Investoren-Objekt. Das größte Problem der Expansionswilligen ist aber das fehlende Angebot an großflächigen Grundstücken. Darunter sind Flächen zwischen 5.000 m² und mehreren 10.000 m² zu verstehen. Kleinere Flächen von 2.000 m² bis 3.000 m² hingegen sind nach den Angaben der Unternehmen leichter zu bekommen. Hier hat sich die Marktlage in den letzten Jahren sichtlich entspannt. Gründe hierfür sind Insolvenzen, räumliche Zusammenschlüsse oder Neubauten. Diese Umstände führten auch zu einem leichten Rückgang der Spitzenmieten in diesem Marktsegment.

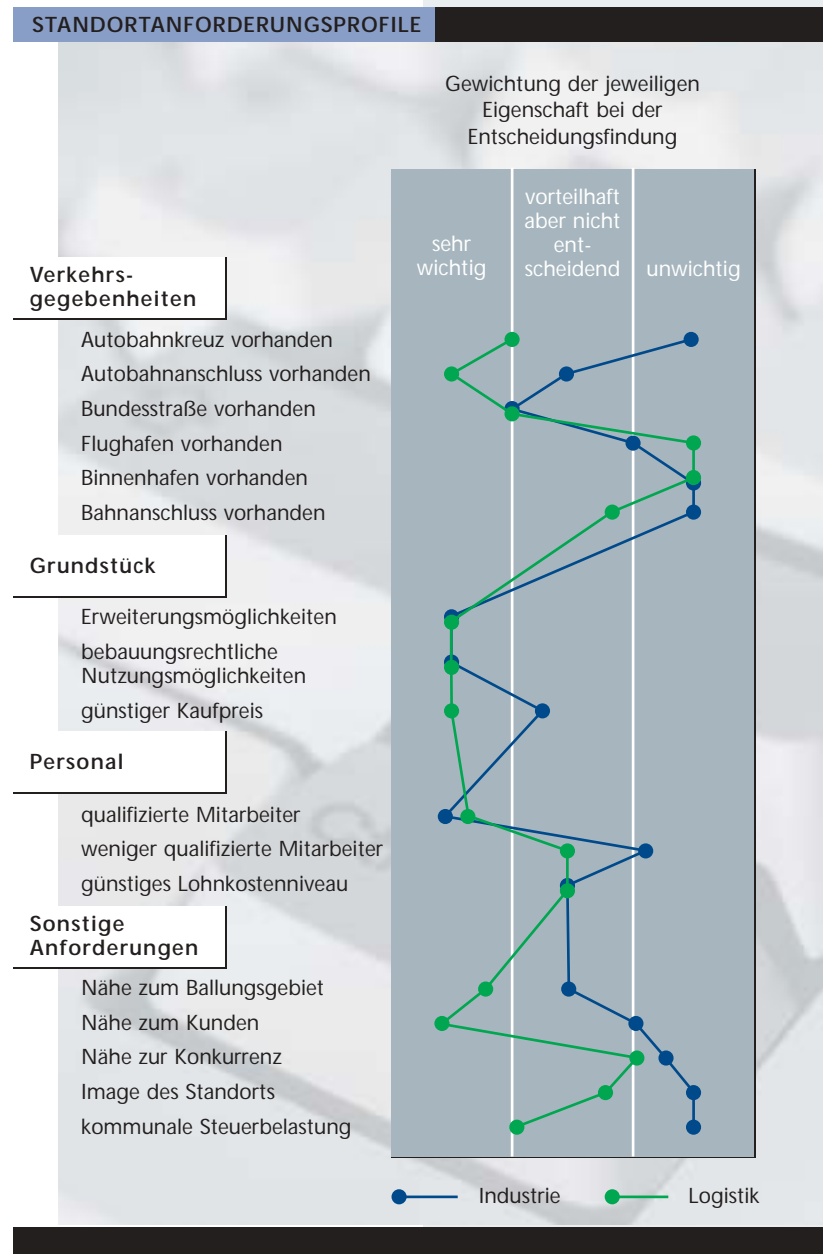
Standortanforderungsprofile

Industrie- und Logistikunternehmen haben aufgrund ihrer Tätigkeiten verschiedene Anforderungen an ihren Betriebsstandort. Die folgende Abbildung zeigt, wie unterschiedlich die Gewichtung einzelner Faktoren bei der Standortsuche von Industrie- beziehungsweise Logistikunternehmen ausfällt. Die Verkehrsanbindung ist für Industrieunternehmen nicht von zentraler Bedeutung. Die Industrie ist heute im Gegensatz zu früher nur noch teilweise für ihre logistischen Prozesse zuständig, sondern arbeitet mit Logistikpartnern zusammen. Das Problem der Verkehrsanbindung steht somit für die Industrie nicht mehr im Mittelpunkt. Weitaus höhere Bedeutung hat die Verkehrsanbindung folglich bei den Logistikern. Da der Großteil der Güterströme im Fernverkehr mit zunehmender Tendenz über die Straße abgewickelt wird, ist die unmittelbare Nähe zur Autobahn sehr wichtig. Dabei sind wenige Kilometer entscheidend, da jeder Meter mehr auf einer Landstraße oder eine Ortsdurchfahrt Kostennachteile bedeuten. Die Zeit ist ein wesentlicher Bestandteil des Erfolgs für Transporteure. Vor allem, wenn es um die Erreichbarkeit überregionaler Fernstraßennetze geht. Die Nähe zu einem Autobahnkreuz beziehungsweise

-dreieck wurde im direkten Vergleich als weniger wichtig eingestuft. Dies hat mehrere Gründe: Zum einen sind viele Unternehmen bereits im Süden, Südwesten und Westen Stuttgarts entlang der beiden Autobahnen angesiedelt und daher relativ schnell an einem der beiden Kreuze. Zum anderen liegt

Stuttgart nahe an zwei der europaweit wichtigsten Nord-Süd- beziehungsweise Ost-West-Trassen. Die Nähe zur Autobahn macht sich verständlicherweise auch in den Preisen für Grundstücke bemerkbar. Es ist jeweils abzuwägen, ob geringere Transportkosten hohe Bodenpreise rechtfertigen.

Quelle: Bankhaus Ellwanger & Geiger KG ©, Stand: April 2004



Beim Grund und Boden des gewünschten Standorts herrscht weitgehend Einigkeit unter den beiden Branchen. Das Grundstück muss genügend Raum für Erweiterungen bereithalten und die bebauungsrechtlichen Nutzungsmöglichkeiten sollten optimal gestaltet sein. Der Kaufpreis nimmt eine wichtige Rolle ein, wobei so manches Industrieunternehmen einen höheren Kaufpreis akzeptiert, wenn alle anderen gewünschten Rahmenbedingungen gegeben sind. Ein weiterer entscheidender Faktor ist das Arbeitskräfteangebot an einem Standort. Die Nachfrage nach qualifizierten Arbeitskräften steigt vor allem im industriellen Sektor, während der Anteil an weniger qualifizierten Mitarbeitern zunehmend schwindet. Auch in der Logistik ist der Bedarf an qualifizierten Arbeitskräften durch die sich beschleunigende Technisierung und Automatisierung gewachsen. Selbst für weniger anspruchsvolle Tätigkeiten wie für Lager- oder Kommissionierarbeiten wird ein höheres Maß an Qualifikation gefordert. Da die Anforderungen der Kunden stets steigen und oftmals sehr kostbare und empfindliche Waren befördert werden, setzen die Unternehmen auf

speziell geschultes Personal. Vor allem für die Logistik ist die Nähe zum Ballungsgebiet ein entscheidender Faktor. Dies hängt damit zusammen, dass in der Nähe eines jeden Ballungsgebietes auch eine bessere straßenverkehrliche und infrastrukturelle Situation vorhanden ist als in entlegenen Gebieten. Der Anschluss an den ÖPNV, ein reichhaltiges Freizeitangebot für die Mitarbeiter, ein größeres Angebot von Arbeitskräften und die räumliche Nähe ansässiger Lieferanten und anderer Wirtschaftsunternehmen sind ebenfalls von Vorteil. Zudem wird die Nähe zum Kunden als wichtig betrachtet. Sie ist im oberen Drittel der Gewichtung vorzufinden. Im Gegensatz dazu wird auf die Nähe zu anderen Logistik-



unternehmen sehr wenig Wert gelegt, ob es sich dabei nun um ein konkurrierendes Unternehmen oder möglicherweise um Kooperationspartner handelt.

Abwanderung und Flächenabgabe Industrie und Logistik

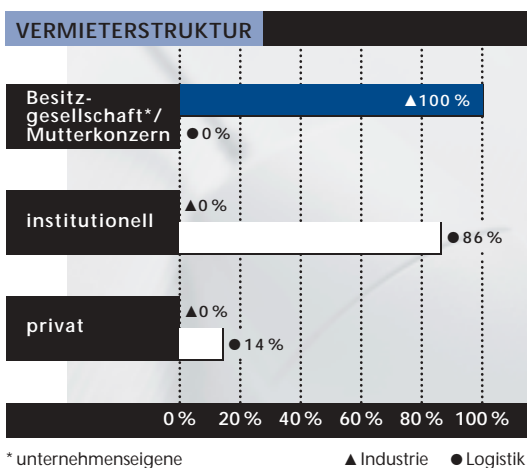
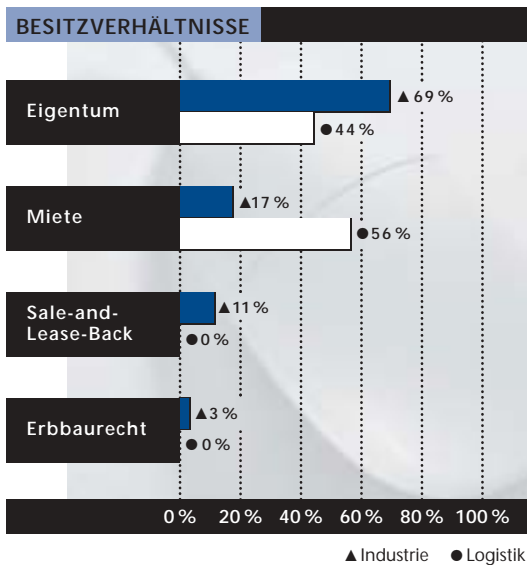
Die fortwährend schlechte Konjunkturlage in Verbindung mit der nachlassenden Wettbewerbsfähigkeit des Produktionsstandortes Deutschland führt dazu, dass einzelne Standorte in der Region Stuttgart ganz geschlossen werden. Davon sind in erster Linie Industrieunternehmen betroffen, die im Low-Quality-Segment produzieren. Diese Produkte haben einen hohen Lohnkostenanteil, obwohl für deren Fertigung keine hoch qualifizierten Arbeitskräfte benötigt werden. Gerade hier lohnt sich die Abwanderung in so genannte Billiglohnländer. 13 % der befragten Unternehmen werden ihren Standort in den nächsten Jahren ins Ausland verlagern. Dies hat zur Folge, dass nutzlos gewordene Betriebsgrundstücke auf den Markt kommen und einem neuen Nutzer zugeordnet werden müssen. Sowohl in regionaler Hinsicht als auch im Hinblick auf bestimmte Branchen lassen sich dabei keine Schwerpunkte feststellen. Standortverlagerungen sind sowohl von Unternehmen des Fahrzeugbaus als auch des Maschinenbaus geplant.



Im Gegensatz zur Industrie hält die Logistik am Standort Region Stuttgart fest. Die Standortverbundenheit mit der Region resultiert dabei aus unterschiedlichen Gründen. Einerseits möchte man den Kontakt zu Kunden in der Region aufbauen oder erhalten und andererseits ist der hiesige Standort nur ein, wenn auch wichtiger Teil eines überregionalen Netzes. Die befragten Unternehmen stehen der Erweiterung der EU-Grenze nach Osten eher gelassen gegenüber. Es werden keine gravierenden Änderungen, lediglich eine Ausweitung ihrer bereits bestehenden Verteilernetze in den neuen EU-Staaten und eine Erhöhung der Lieferfrequenzen erwartet.

Besitzverhältnisse und Ansässigkeiten

Quelle: Bankhaus Ellwanger & Geiger KG ©, Stand: April 2004



Der Markt in der Region ist sehr stark von mittelständischen und familiengeführten Unternehmen geprägt. Diese legten in der Vergangenheit großen Wert auf das Eigentum ihrer Liegenschaften – sowohl im Industrie- als auch im Logistikbereich. In der gegenwärtigen Situation treten aber deutliche Unterschiede zu früher zutage. Während nahezu 70 % der Industrieunternehmen auf eigenen Flächen tätig sind, liegt die Eigentumsquote bei den Logistikern nur noch bei 44 %.

Durch veränderte Rahmenbedingungen wird der Eigentumserhalt ohne finanzielle Rücklagen immer schwieriger. Die Einführung von Basel II und die damit verbundene erschwerte Kreditvergabepraxis rückt die Miete in der Logistikbranche in den Vordergrund. Mit 56 % haben mehr als die Hälfte der befragten Logistikunternehmen ihre benötigten Flächen angemietet.

Lediglich 14 % der Logistikunternehmen haben einen privaten Vermieter. Es besteht ein eindeutiger Trend hin zur Miete, der sich zukünftig verstärken wird. Eine langfristige Bindung an einen bestimmten Standort, verbunden mit einer oft nicht ganz einfachen Finanzierungssituation, können oder möchten sich die meisten Logistikunternehmen nicht mehr leisten.

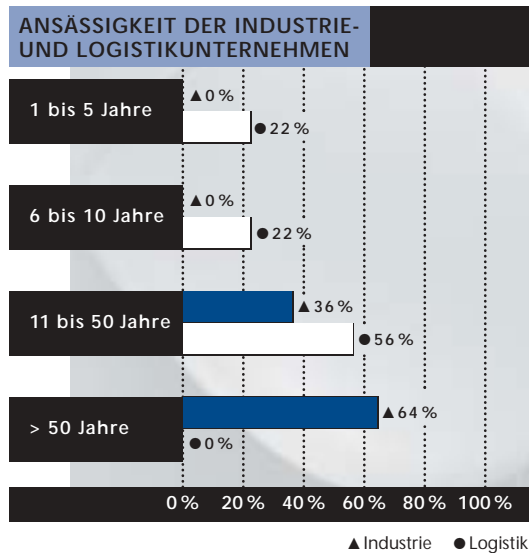
Anders stellt sich die Situation im Industriebereich dar. Es befinden sich lediglich 17 % der befragten Unternehmen in Miete. Alle diese Verträge sind mit Vermietern abgeschlossen worden, die in direktem Zusammenhang mit dem Unternehmen stehen. Es tritt entweder der Mutterkonzern als Vermieter auf oder aber eine unternehmenseigene Besitzgesellschaft. Man kann hier nicht von marktkonformen Mietverhältnissen sprechen.



Die Region Stuttgart ist ein sehr traditionsreicher Unternehmensstandort. Eine Untersuchung hat ergeben, dass mehr als 60 % aller befragten Industrieunternehmen schon seit über 50 Jahren an ihrem Standort ansässig sind. Anders stellt es sich in der Logistikbranche dar. Nahezu die

Hälfte aller Befragten ist seit weniger als elf Jahren an ihrem jetzigen Standort tätig. Die andere Hälfte hält ihren Standort dagegen schon bis zu 50 Jahre aufrecht. Führt man einen Vergleich der Besitzverhältnisse mit den Ansässigkeiten durch, so fällt auf, dass nahezu alle der sich im Eigentum befindlichen Unternehmen seit mehr als zehn Jahren in der Region ansässig sind. Die vor allem in der Logistikbranche fortschreitende Trendwende vom Eigentum hin zur Miete spiegelt sich auch in diesem Vergleich wieder: Je kürzer die Ansiedlung zurückliegt, desto häufiger befinden sich die Unternehmen in einem Mietverhältnis beziehungsweise umso geringer ist die Eigentumsquote.

Quelle: Bankhaus Ellwanger & Geiger KG ©, Stand: April 2004

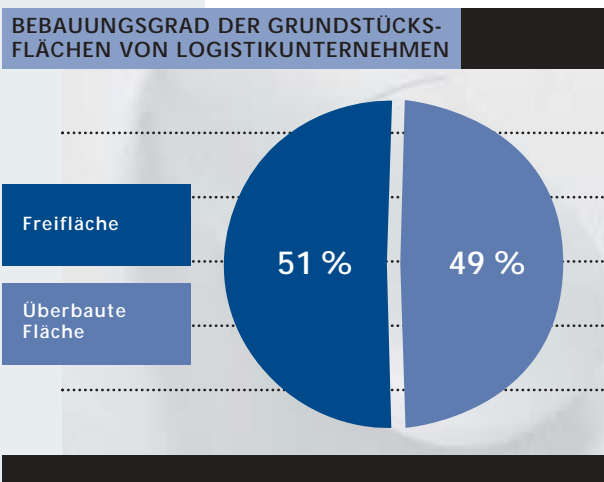
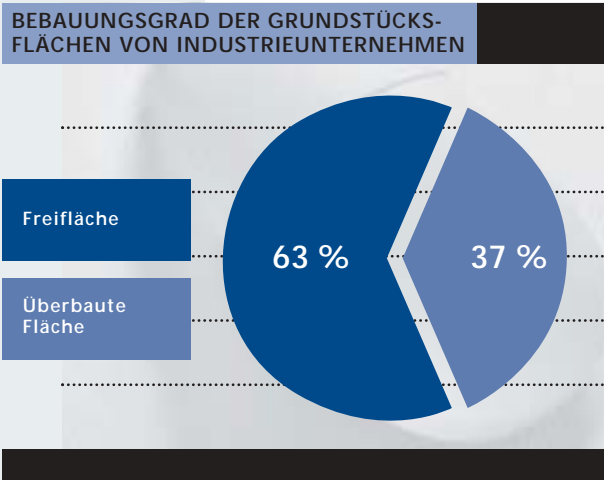


Flächennutzung in Industrie und Logistik

Sowohl Industrieunternehmen als auch Unternehmen der Logistikbranche verfügen über hohe Freiflächenanteile auf ihren Grundstücken. Während die Logistiker mit 51 % Freifläche ein relativ ausge-

glichenes Verhältnis zwischen bebautem und unbebautem Grundstück vorweisen, überwiegt im Industriebereich der Anteil der unbebauten Flächen mit 63 % deutlich. Freiflächen stellen Grün-, Verkehrs-, Abstell- oder Reserveflächen dar. Bei den Industrieunternehmen entfällt der größte Anteil auf Reserveflächen. Es sind freie Flächen, die vorgehalten werden, falls eine Erweiterung des Betriebes nötig werden sollte. Anders ist es bei den Logistikern. Sie benötigen nahezu die komplette Freifläche als Verkehrsfläche. In Bezug auf die hohen Grundstückspreise in der Region ist die Vorhaltung sowohl der Reserve- als auch der Verkehrsflächen sehr teuer. Ein Logistikunternehmen kann auf seine freien Flächen nicht verzichten, sie sind notwendig für das tägliche Geschäft.

Quelle: Bankhaus Ellwanger & Geiger KG ©, Stand: April 2004

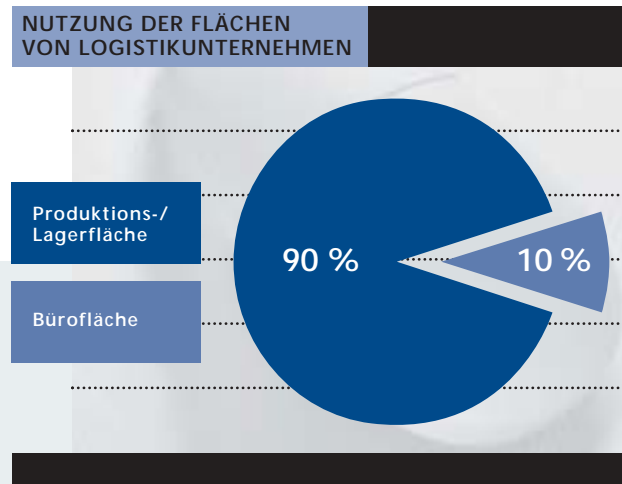
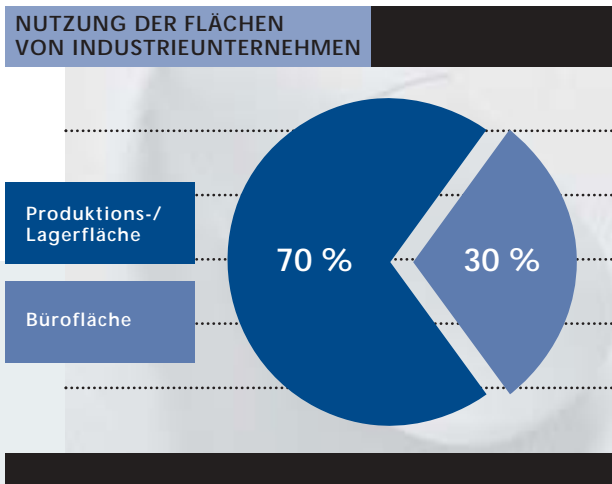


Die Reserveflächen eines Industrieunternehmens sind dagegen nicht betriebsnotwendig. Eine Trennung davon könnte zu Kosteneinsparungen führen. Die bebauten Flächen werden als Lager- beziehungsweise Produktionsflächen oder Büroflächen genutzt. Auch hier sind die Verhältnisse bei Industrie- und Logistikunternehmen unterschiedlich.

Ein Industrieunternehmen nutzt im Durchschnitt 70 % der Geschossfläche als Produktionsfläche, wovon

etwa ein Drittel zu Lagerzwecken dient. Mit 30 % ist der Büroflächenanteil sehr hoch. Dies ist damit zu erklären, dass viele der Unternehmen ihren Firmensitz in der Region haben und deshalb hier auch die gesamte Verwaltung sowie die Entwicklungszentren untergebracht sind. Ein Logistikunternehmen benötigt lediglich 10 % für Büronutzung. Dies ist ausreichend, da es sich bei den Unternehmen vorwiegend um Niederlassungen handelt, die keinen großen Verwaltungsapparat haben.

Quelle: Bankhaus Ellwanger & Geiger KG ©, Stand: April 2004



Das Planungsrecht

Im Wesentlichen sind Gewerbebetriebe in Mischgebieten, Gewerbegebieten oder Industriegebieten untergebracht. Diese unterscheiden sich definitionsgemäß wie folgt:

Mischgebiete

Dienen dem Wohnen und der Unterbringung von Gewerbebetrieben, die das Wohnen nicht wesentlich stören.

Gewerbegebiete

Unterbringung von nicht erheblich belästigenden Gewerbebetrieben.

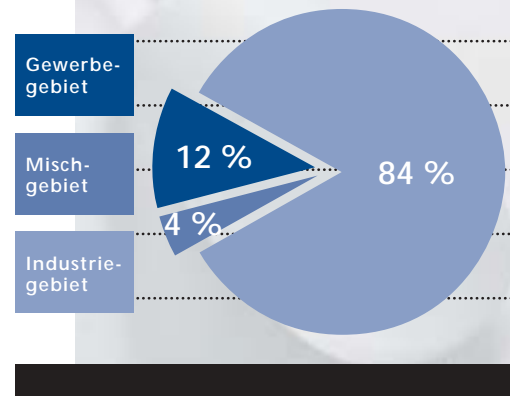
Industriegebiete

Ausschließliche Unterbringung von Gewerbebetrieben, und zwar vorwiegend solcher Betriebe, die in anderen Baugebieten unzulässig sind.

Knapp ein Fünftel aller Industrieunternehmen befindet sich in Mischgebieten, 43 % sind in Gewerbegebieten und 38 % in Industriegebieten tätig. Damit ist das Verhältnis zwischen diesen beiden Gebieten relativ ausgewogen. Anders stellt es sich in der Logistikbranche dar. Über die Hälfte aller Logistiker befindet sich bereits in einem Industriegebiet. Betrachtet man die Wunschstandorte der Logistikbranche, so wird die große Bedeutung dieser Gebiete

Quelle: Bankhaus Ellwanger & Geiger KG ©, Stand: April 2004

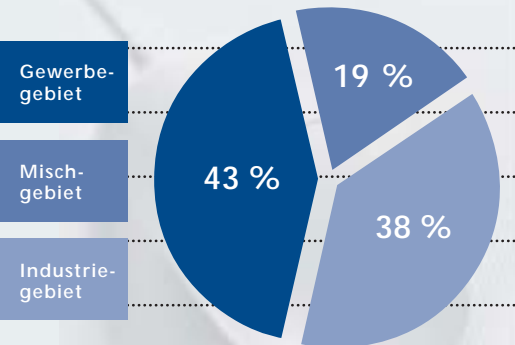
GEWÜNSCHTES PLANUNGSRECHT VON LOGISTIKUNTERNEHMEN



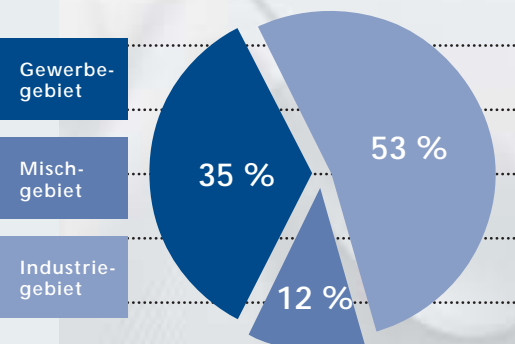
sichtbar. Der Trend zu einer größtmöglichen baurechtlichen Absicherung im Logistikkbereich zeichnet sich klar ab. 84 % der befragten Unternehmen sprachen sich eindeutig für eine Einordnung in den Bereich Industriegebiet aus. Bei Flächen im Bestand wird für eine Änderung des bestehenden Bebauungsplans plädiert. Bei Erweiterungen oder Neuansiedlungen kommt nur noch ein Industriegebiet infrage, denn in den Industriegebieten liegen rechtliche Rahmenbedingungen vor, die den Logistikern einen größtmöglichen Spielraum für ihre Tätigkeit bieten. Seien es erhöhte Lärmschutzwerte, eine 24-Stunden-Betriebserlaubnis oder fehlende benachbarte Wohnbebauung, deren Bewohner sich gestört fühlen könnten. Der Wunsch der Logistiker nach einer Unterbringung in Industriegebieten ist nachvollziehbar.

Quelle: Bankhaus Ellwanger & Geiger KG ©, Stand: April 2004

AKTUELLE EINORDNUNG IM PLANUNGSRECHT VON INDUSTRIEUNTERNEHMEN



AKTUELLE EINORDNUNG IM PLANUNGSRECHT VON LOGISTIKUNTERNEHMEN



Entwicklungen und Trends – Industrie

Die Industrie hatte in der Vergangenheit und hat auch heute noch stark zu kämpfen. Die Umsätze sind in vielen Betrieben rückläufig und auch die Beschäftigungszahlen werden fortlaufend minimiert. Umso erfreulicher werten wir das Ergebnis der Befragung, die ergab, dass die Region Stuttgart keine Abwanderungsflut von Industrieunternehmen zu befürchten hat. Es gibt zwar vereinzelt Ansätze zur Verlagerung der Produktion, die sich jedoch in Grenzen halten. Was dagegen etwas bedenklich ist, ist der mangelnde Investitionswille der Unternehmen in Deutschland. Produktionsstätten werden zwar aufrechterhalten, Erweiterungen im Fertigungsbereich sind aber nur noch selten geplant. Wenn Investitionen bezüglich der Produktion getätigt werden, dann nur noch zum Auf- beziehungsweise Ausbau der Fertigung im Ausland. Der Industrieimmobilienmarkt ist abhängig von dieser Entwicklung und reagiert dementsprechend. Das Angebot an Industrieimmobilien nimmt in der Konsequenz zu, da Unternehmen ihre Produktionen teilweise ins Ausland verlagern und

dadurch Flächen leer stehen. Im Gegenzug führt dies zu einem Nachfragerückgang, weil an den bisherigen Standorten keine Erweiterungen mehr stattfinden. Die Nachfrage von Industrieunternehmen nach zusätzlichen Grundstücksflächen steigt ebenfalls nicht an. Die Mietpreise am Industrieimmobilienmarkt passen sich dieser Situation an. Ein erhöhtes Angebot bei gleichzeitigem Nachfragerückgang führt zu Preisenkungen. Verhindert werden könnte diese Entwicklung durch einen Konjunkturanstieg, der die Unternehmen möglicherweise dazu veranlasst, doch vermehrt Erweiterungsinvestitionen zu tätigen. In diesem Fall würde der Angebotsüberhang etwas verringert werden. Auf dem Industrieimmobilienmarkt ist seit einiger Zeit kein Wachstum mehr festzustellen. Die Aufgaben beschränken sich auf Arbeiten im Bestand. Neubauobjekte stellen die Ausnahmen dar. Kommt es zu einer Verbesserung der Konjunkturlage, werden die Unternehmen Kapazitätserhöhungen wieder in Betracht ziehen. Dies könnte zu einem Anstieg von Neubauprojekten, aber auch zu einer Erhöhung der Nachfrage nach Bestandsimmobilien führen.



Entwicklungen und Trends – Logistik



links/rechts:
Neuhausen, Logistik-
und Industriereal

Fast gegenteilig sieht es in der Logistikbranche aus. Es ist ein Wachstum zu erkennen, das sich gewiss auch auf die entsprechenden Immobilien auswirken wird. Bisher lag das geografische Zentrum Europas innerhalb der Benelux-Staaten. In diesen Ländern ist eine hohe Ansiedlung europaweit tätiger Distributionszentren festzustellen. Durch die Vergrößerung Europas nach Osten ist nun allerdings eine zeitgleiche Belieferung in die Randgebiete nicht mehr durchführbar. Als Vorteile Deutschlands im Wettbewerb um die besten Logistikflächen sind im Wesentlichen die Nähe zu Kunden und Lieferanten, herausragende Eisenbahnumschlagpunkte und die Verfügbarkeit von Versorgungsdienstleistungen wie Energie, Wasser und Kommunikation zu nennen. Im Gegensatz dazu verfügen die Benelux-Staaten über effektive See- und Flughäfen.

Zukünftig liegt das geografische Zentrum Europas in Deutschland, genauer gesagt ungefähr im Rhein-Main-Gebiet bei Frankfurt. Somit nimmt die Attraktivität deutscher Logistikzentren zu und es kann von einer erhöhten Nachfrage ausgegangen werden. Es besteht schon heute ein erheblicher Warenfluss in West-Ost-Richtung innerhalb Europas. Basis ist das günstige Preisniveau der zukünftigen Beitrittsländer. Rohstoffe und Halbfertigprodukte fließen für die Weiterverarbeitung nach Osten und kommen für den Vertrieb zu den in West- und Mitteleuropa ansässigen Kunden zurück.

Eine Tendenz, die sich in den nächsten Jahren weiter verstärken wird. So lange, bis auch im Osten eine Angleichung der Makro-Standortfaktoren, des Lohnkostenniveaus und der Infrastruktur an westeuropäische Standards stattgefunden hat.

Grundsätzlich äußert sich der dynamische Wandel der Branche in Spezialisierung und Umstrukturierung. Einerseits beherrschen große Firmen durch Netzwerkbildungen und Fusionen die Märkte des täglichen Bedarfs, andererseits wird es eine Zunahme spezialisierter Nischenanbieter geben. Die Globalisierung der Märkte wird sich weiter intensivieren und es findet ein Übergang zu einem nachfragebasierten Käufermarkt statt. Die Gewichtung wird zukünftig im administrativen Bereich liegen. Materielle Güter werden nachhaltig durch den Dienstleistungsbereich ergänzt und vervollständigt. Der Kunde steht im Mittelpunkt allen wirtschaftlichen Handelns. Das Ziel sollte eine Sofortreaktion auf Kundenwünsche sowie längere Produktlebenszyklen mit gleichzeitiger Qualitätssteigerung sein. Diese Einflüsse werden zu einer erhöhten Nachfrage nach Logistikimmobilien in Deutsch-

land führen. Da sich die Preise des deutschen Immobilienmarktes im europäischen Vergleich bereits auf sehr hohem Niveau befinden, ist allerdings von keinem rasanten Anstieg der Mieten auszugehen.

Seit dem Einbruch der Börsenmärkte stehen Immobilien als substanzunterlegte Kapitalanlagen vermehrt im Blickwinkel von Investoren. Logistikimmobilien versprechen hierbei hohe Renditen von 8–10%. Ein absehbarer Trend hin zu einer Erhöhung des Anteils an Mietflächen könnte diesen Prozentsatz noch steigern.



Ausblick

Nach einer Darstellung der wesentlichen Kriterien von Industrie- und Logistikimmobilien stellt sich die Frage, inwieweit sich bestehende Immobilien in der Region Stuttgart positionieren können und welches Potenzial in der Entwicklung neuer Objekte steckt. Durch oben genannte gesamtwirtschaftliche Umstände befindet sich die Industrie in einer stagnativen Phase, in der eine spürbare Zurückhaltung bezüglich der Erweiterungen ihrer Betriebsflächen festzustellen ist. Währenddessen benötigt die Logistik einen erheblichen Entwicklungsspielraum, um ihre Wachstumspotenziale realisieren zu können. Hierbei gibt es hauptsächlich zwei tiefgreifende Hemmnisse: die hohen Bodenpreise und die zu geringe Ausweisung geeigneter Flächen für die Logistikbranche.

Die Preise bewegen sich im bundesdeutschen Vergleich mit durchschnittlichen 200 €/m² auf sehr hohem Niveau. Der Preis für Grund und Boden ist in den Kostenkalkulationen ein entscheidender Faktor für eine potenzielle Ansiedlung von Unternehmen. Mit Preisen auf einem derart hohen Niveau ist eine Realisierung von Immobilienprojekten sehr fraglich. An diesem Tatbestand wird sich mittelfristig nicht sehr viel ändern und die Preise werden auf diesem Stand stagnieren. Die Region liegt, aufgrund der weiteren Verschiebung der EU-Grenzen nach Osten, nahezu im Zentrum des neuen Europas. Es gibt daher Bedarf seitens der Logistik für Flächen mit gewerblicher Nutzung, vor allem für großflächige Grundstücke. Um allerdings im Wettbewerb um die Attraktivität der Standorte bestehen zu können und somit zu einem distributiven Dreh- und Angelpunkt Europas zu werden, ist ein Sinken der Bodenpreise nahezu unumgänglich.





Das Angebot an bestehenden Großflächen ist allerdings verschwindend gering und die Ausweisung neuer Flächen durch die Gemeinden und Städte erweist sich als schwierig und fast schon Besorgnis erregend. Der Grund liegt zum Teil am schlechten Image, welches an der Branche haftet. Dieses Vorurteil ist nicht mehr haltbar, denn Logistik ist ein wesentlicher Teil des täglichen Lebens mit einer stets steigenden Gewichtung für die Bevölkerung.

Das Paradoxe stellt sich wie folgt dar: Einerseits erhöht sich der Bedarf an kurzen Lieferzeiträumen oder auch einem großen Angebot an Waren; andererseits besteht in den Kommunen nicht der Wille zur Erkenntnis, wie und woher die Waren transportiert werden. Die Forderungen nach den Vorteilen, die sich aus der Logistik ergeben, übertreffen die Bereitschaft, einen Anteil beizutra-

gen, um ein Vielfaches. Der Einwand eines begrenzten Angebots an Flächen durch die topografische Kessel-lage Stuttgarts ist nicht begründet. Schon durch die unbefriedigende verkehrstechnische Anbindung im Stadtkern und im Osten steht dieses Gebiet für Logistiker nicht zur Wahl. Eine von den befragten Unternehmen erwünschte Nord-Ost-Umgehung Stuttgarts und somit die Entstehung eines Rings ist in den nächsten Jahren nicht zu erwarten. Aufgrund dessen bieten sich die südlichen und westlichen Lagen in der Nähe der Autobahnen A8 und A81 an. Von den Verkehrsträgern Binnenschiff und Bahn ist mittelfristig kein Bedeutungszuwachs zu erwarten. Somit hat die Straße als wichtigster Verkehrsträger weiterhin Bestand und Logistikimmobilien siedeln sich in der Nähe der Hauptverkehrsachsen an. Hierbei stehen ausreichend Flächen zur Verfügung, die allerdings für die speziellen Anforderungen ausgewiesen werden müssen.

Realisierte und geplante Projekte wie der Ausbau des Flughafens, die Fildermesse, das SI-Zentrum und der Ausbau des Verkehrsknotenpunktes Echterdingen unterstreichen den Charakter und die Entwicklung dieses Gebiets. Sollte es zu keinen gravierenden Änderungen in der kommunalen Standortpolitik kommen, könnte Stuttgart im Rennen um Investoren und europäische Logistikzentren weit zurückfallen. Um die Potenziale, die in der zentralen Rolle Deutschlands innerhalb eines wachsenden Europas stecken, ausschöpfen zu können, ist die Bereitstellung von Anreizen und besonderen Rahmenbedingungen notwendig. Das bedeutet im Besonderen, dass investitionswilligen Unternehmen Flächen zu akzeptablen Preisen für Erweiterungen und Neugründungen zur Verfügung gestellt werden müssen. Zusätzlich sollten für diese

Flächen bau- und nutzungsrechtliche Bestimmungen gelten, die einen reibungslosen Ablauf des Betriebs sichern. Aufgrund der Erkenntnisse der Markterhebung ist von Seiten der Investoren und logistisch orientierter Firmen sicherlich die Bereitschaft vorhanden, Logistikimmobilien zu erweitern beziehungsweise zusätzliche Flächen zu erschließen. Stehen aber keine Flächen zur Verfügung, sind die Möglichkeiten einer Investition begrenzt.



Privates Finanzmanagement

Immobilien

- Kauf/Verkauf
- Projektconsulting
- Portfoliomanagement/-consulting
- Vermietungen
- Immobilienmanagement
- Gutachten/Wertanalysen

Weitere Leistungen

- Testamentsvollstreckungen
- Nachlassverwaltungen
- Safe

Finanzierungen

- Immobilienfinanzierungen
- Baudarlehen
- Wertpapierkredite
- Avalkredite,
Treuhandaabwicklungen

Kapitalanlagen und Wertpapiere

- Aktive Vermögensverwaltung
- Individualberatung
- Aktien
- Festverzinsliche Wertpapiere
- Nationale und internationale
Investmentfonds
- Derivative Finanzinstrumente
- Tages- und Termingeldanlagen
- Internationale
Immobilienbeteiligungen

Unsere Tochtergesellschaften

- E&G Financial Services GmbH
- E&G Immobilien
Management GmbH
- Media Consult
Werbeagentur GmbH
- Dr. Ellwanger & Kramm GmbH,
Versicherungen

Bei der vorliegenden Ausarbeitung handelt es sich um die Auszüge aus zwei Diplomarbeiten, die für das Bankhaus Ellwanger & Geiger im Bereich Research erstellt wurden. Wenn Sie weitere Informationen, Daten oder Ausführungen zu diesem Thema wünschen, wenden Sie sich bitte an Herrn Markus Knab.



Ihr Ansprechpartner:

Markus Knab

Verantwortlich für das Geschäftsfeld

Industrie- und Logistikimmobilien, Stuttgart

Telefon 07 11/21 48-227

Markus.Knab@privatbank.de



Ihr Ansprechpartner:

Björn Holzwarth

Leiter gewerbliche Immobilien,

Mitglied des Direktoriums, Stuttgart

Telefon 07 11/21 48-192

Bjoern.Holzwarth@privatbank.de

IMMOBILIEN CONSULTING			
Research	Bestandsanalysen	Wertgutachten	Standortanalysen
Corporate Real Estate Management	Erarbeitung von Strategien zur Aktivierung des Ertragspotenzials von Immobilien		
Projektkonzeption	Analyse, Altlasten- und Abbruchmanagement, Entwicklung und Optimierung des Baurechts, Erschließung		
Schlüsselfertige Projektierung	Vorbereitung und Abwicklung von individuellen, schlüsselfertigen Gesamtlösungen		
Gewerbliche Vermietung	Büros	Einzelhandel	Industrieflächen
Investment / Verkauf	Entwicklungs- und Bauträgergrundstücke	Projekte	Anlageobjekte: Büro, Einzelhandel, Industrie
Immobilienverwaltung	Kaufmännisch-juristischer Bereich	Technischer Bereich	Ergänzende Leistungen, Projektmanagement
Immobilienfinanzierung	Durch die Kreditabteilung erstellte individuelle Finanzierungskonzepte		E&G Financial Services GmbH

Torstraße 15, 70173 Stuttgart, Telefon 07 11/21 48-345, Telefax 07 11/21 48-270
Kaiserstraße 50, 72764 Reutlingen, Telefon 0 71 21/34 87-0, Telefax 0 71 21/34 87-34
Briennerstraße 21, 80333 München, Telefon 0 89/17 95 94-0, Telefax 0 89/17 95 94-44

Immobilienverwaltung:

Selliner Straße 4, 01109 Dresden, Telefon 03 51/8 85 19-0, Telefax 03 51/8 85 19-55
Schaperstraße 18, 10719 Berlin, Telefon 0 30/89 36 38-30, Telefax 0 30/89 36 38-66
Wilhelm-Leuschner-Straße 83, 60329 Frankfurt, Telefon 0 69/2 10 87 79-10, Telefax 0 69/2 10 87 79-50

www.privatbank.de